

GIUSEPPE VERMIGLIO

(c.s.)

LE COMUNICAZIONI NEL MEDITERRANEO:
INTRODUZIONE AI LAVORI

....Il mare non divide, il mare unisce... Mediterraneo! Mare che porta dentro di sé tanto di diversità quanto di uguaglianza!...Mare della comunicazione delle idee e della confluenza del sapere... Mare tri-continentale degli incontri fecondi e delle rotture tragiche fra l'Est e l'Ovest, il Sud ed il Nord! Mare che fu il mondo, e che per noi mediterranei continua ad essere il nostro mondo

Le poche righe tratte da uno scritto di Edgard Morin, ho detto in apertura, non vogliono essere solo un ornamento letterario ad un discorso sul Mediterraneo che necessariamente dovrà proseguire con l'arido linguaggio dell'economista e con l'astratto argomentare del giurista.

C'è nel riferimento al ... *Mare della comunicazione delle idee e della confluenza del sapere....*una traccia più marcata ed evidente del filosofo del pensiero che ha ravvisato nella separazione del sapere scientifico dal sapere umanistico la causa della odierna frammentazione della conoscenza; una disgregazione del sapere in tante separate scienze e tecniche settoriali con propri specifici linguaggi incommunicabili ai non addetti ai lavori, che ha concorso al progressivo affermarsi del relativismo e del nichilismo.

Senza addentrami in speculazioni filosofiche, mi pare – ripeto – necessario sottolineare, che la necessità di una analisi “trans disciplinare”, diretta a ricomporre l’unità del sapere umanistico e tecnologico, segni oggi la nuova frontiera della ricerca che in ogni campo è finalizzata all’obiettivo dello sviluppo sostenibile.

La sostenibilità dello sviluppo del trasporto nel Mediterraneo, che proprio al mare della comunicazione delle idee e della confluenza dei saperi, mi pare, si ispiri e tenda, non può, pertanto scaturire solo da astratte argomentazioni su norme giuridiche e progetti di investimenti in grandi reti infrastrutturali di trasporto e di navigazione marittima ed aerea.

Pare necessario premettere un sommario cenno al fatto di un mercato che si espande sotto le spinte della globalizzazione, ma che tende a ricomporsi ed aggregarsi in aree regionali trans nazionali più vaste ridefinendo l’identità (appunto, mediterranea, atlantica, asiatica, americana ecc.) e ricontestualizzando le comunità che vivono in quell’area.

È la storia che stiamo vivendo dello scontro tra globale e locale, tra l’economico ed il sociale, tra la tecnica e l’etica, tra la scienza e la sapienza.

La composizione, la sintesi, forse, si intravede già nel *glo-local*; nell’economia sociale, nel riproporsi forte e convinto dell’etica, nella vagheggiata, dai filosofi, unità del sapere.

Non sembri ridondante una premessa del genere per parlare del trasporto nel Mediterraneo.

Va rilevato, infatti, che il trasporto per sua natura, non è solo un servizio reso alle merci; è prima, e ancora più, un servizio alla persona, una risposta all’esigenza dell’uomo alla mobilità per lo scambio delle conoscenze, delle idee, e per una comunicazione reale interpersonale diretta alla comunicazione ed alla confluenza dei saperi.

Il ri - emergere, oggi/dopo la fine della divisione del mondo in blocchi dell'Est e dell'Ovest, della esigenza (economica) alla libera circolazione delle merci, infatti, appare strettamente connesso alla esigenza di libera circolazione delle persone.

Probabilmente è insopprimibile il bisogno di supportare con la globalizzazione della comunicazione reale il processo di globalizzazione della comunicazione virtuale, già in atto con internet e le nuove tecnologie delle telecomunicazioni.

Queste esigenze alla libera circolazione delle merci e delle persone si vanno progressivamente affermando e definitivamente consolidando in tutte le civiltà dei diversi popoli del globo tanto da emergere come valori giuridici che i singoli ordinamenti riconoscono e tutelano anche se con modalità giuridiche diversificate.

La libertà della circolazione delle merci attiene allo sviluppo della economia ed alla espansione del mercato; il diritto alla mobilità delle persone attiene allo sviluppo della persona, della comunicazione interpersonale (reale e non virtuale) e della conoscenza e quindi alla sfera del sociale.

Le diversità che si riscontrano tra le discipline giuridiche del mercato del trasporto e delle comunicazioni scaturiscono da un diverso apprezzamento politico della rilevanza dell'economico e del sociale nei diversi paesi e nelle differenti civiltà, nelle differenti epoche storiche e delle conseguenti differenti tecniche giuridiche di composizione di contrapposti interessi.

Si ravvisa però a livello internazionale una spinta decisa per una disciplina giuridica uniforme del mercato del trasporto diretta a regolare le caratteristiche tecniche dei mezzi, le imprese, i contratti, le modalità di esercizio, e, sul piano economico, per disegnare e promuovere la realizzazione di grandi reti di trasporto e di navigazione che supportano la globalizzazione del mercato e la globalizzazione della comunicazione.

La disciplina giuridica e con essa i disegni delle grandi reti sono mutati e continuano a mutare in modo uniformemente

accelerato al seguito degli sconvolgimenti generati nell'ultimo ventennio del secolo scorso dall'avvento delle *new economies*, della *new technology* e, più ancora, in dipendenza della implosione del sistema socialista sovietico nel 1989.

Edgard Morin definisce il Mediterraneo un mare tri-continentale:

Europa, Asia, Nord Africa sono appunto i tre continenti nei quali si sono registrate le più rilevanti novità che hanno determinato un radicale mutamento dello scenario geo-politico tracciato a Yalta alla fine del secondo conflitto mondiale.

Il primo dopoguerra si caratterizza per la contrapposizione del blocco atlantico a quello sovietico e per i movimenti di liberazione coloniale in nord Africa, Medio Oriente e Asia e nel resto del mondo.

La cortina di ferro divide l'Europa ad est; a sud il Mediterraneo segna il confine di un'Europa proiettata esclusivamente sull'Atlantico; a sud ovest la Spagna franchista ed a sud est la Grecia dei colonnelli rendono improbabile la costruzione di un'Europa Mediterranea.

Centrale è l'oceano atlantico che unisce la sponda ovest ed est del mondo libero, di un mercato americano che si fa carico della ricostruzione di un Europa atlantica chiusa ad est e a sud.

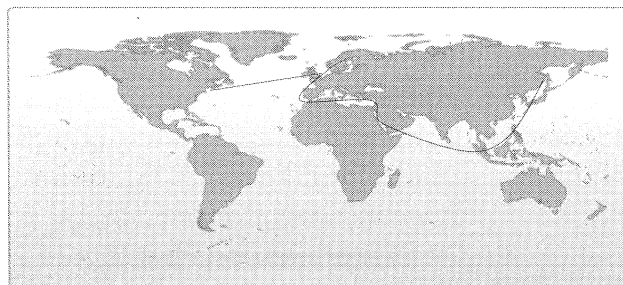
Nell'ottica dei blocchi il Mediterraneo è marginale e periferico; interessato prevalentemente dai traffici petroliferi è rilevante strategicamente per garantire l'approvvigionamento energetico.

Il successo del modello di sviluppo americano che si registra in Europa, ma principalmente in Italia negli anni 60, con il passaggio da un Paese ad economia agricola ad un Paese industriale, segna una svolta positiva a favore della economia di mercato rispetto al modello di economia pianificata di tipo sovietico. E' un successo dovuto anche alla scelta politica di

avviare una Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio che ha sollecitato sul piano politico ed istituzionale un processo di aggregazione più ampio per un mercato comune europeo nella prospettiva di una Unione Europea.

Lo stesso modello di libero mercato regolato, registra in Giappone e nel sud est asiatico ulteriori e significativi traguardi per cui negli anni settanta del secolo scorso agli scambi America – CEE, incentrati nell'Atlantico, si aggiungono flussi sempre più consistenti di traffici con il Giappone ed il sud est asiatico.

Le rotte marittime per gli scambi commerciali tra l'Asia e l'America non passano per il Pacifico ma seguono un diverso itinerario che attraverso l'oceano indiano, il canale di Suez, il Mediterraneo e l'Atlantico collegano tutti i continenti alla costa Est degli Stati Uniti (Fig. 1).



La *linea pendulum* si consolida con un sistema di navi “gira mondo” che impone la nuova tecnica del trasporto marittimo containerizzato.

Il Mediterraneo ridiventa centrale nella catena degli scambi tra il Sud Est asiatico, l'Europa e l'America, ma non più in quanto centro del mondo ma perché è un tratto di mare di una rotta che collega l'oceano atlantico con l'oceano indiano e la costa asiatica del Pacifico.

Agli inizi degli anni 80, il previsto ingresso nella comunità di Grecia (1981) e di Portogallo e Spagna (1986) non sposta la centralità atlantica e baltica dell'Europa del Nord.

La Spagna e l'Italia costituiranno i territori di attraversamento degli assi stradali e ferroviari Nord –Sud per un collegamento del cuore delle regioni ricche dell'Europa del nord, con le regioni mediterranee marginali e periferiche dell'Europa.

Connettendo con collegamenti marittimi i terminali portuali di questi assi si ipotizzava un possibile itinerario ovest est fino all'IRAQ ed all'IRAN, e verso sud con i paesi del Magreb.

L'assetto infrastrutturale disegnato, però, non pare che rispondesse tanto ad un nuovo e più ampio disegno di sviluppo economico del sud dell'Europa quanto ad un disegno strategico di controllo delle vie marittime del petrolio.

L'accordo sulle grandi strade a traffico internazionale ratificato in Italia con la legge n. 922/82 infatti prevedeva una griglia di collegamenti in direzione nord sud ed est ovest.

Un itinerario di estremo interesse strategico perché costituiva una possibile alternativa al collegamento del nord Europa al Medio oriente attraverso i Balcani (Fig. 2).

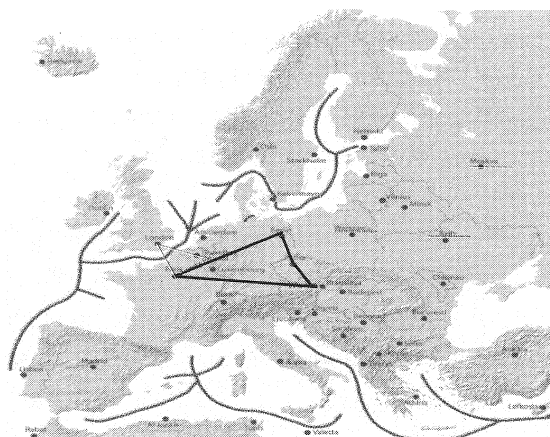


Questo disegno strategico di infrastrutturazione stradale europea ha portato in Italia nel 1981 alla costituzione della società ponte sullo Stretto di Messina; al piano decennale della viabilità di grande comunicazione approvato con la legge 531/82 (che prevedeva il completamento nel primo quinquennio della Messina Palermo e della Livorno Civitavecchia).

E' del 1984 il primo piano generale dei trasporti in cui hanno cominciato a prendere forma giuridica le idee di sistema integrato del territorio e del trasporto; di multimodalità, di governo della mobilità che in questi ultimi venti anni hanno portato a radicali riforme ed innovazioni nell'assetto organizzativo, nella disciplina legislativa e nella regolazione del mercato: un diritto nuovo delle infrastrutture e dei trasporti, nato sotto il pressante stimolo dell'accelerazione impressa al processo di unificazione dei mercati, che ha richiesto un tempestivo adeguamento di discipline giuridiche, riassetto organizzativi ed istituzionali.

Questo disegno di accelerare l'infarstrutturazione del Sud, appena avviato in Italia anche con gli investimenti nell'alta velocità ferroviaria e dell'alta capacità in Sicilia con il raddoppio della linea ferrata ME PA, ha subito una improvvisa battuta d'arresto nel 1989 con la caduta del muro di Berlino e l'implosione del sistema socialista sovietico. Una battuta d'arresto di oltre venti anni (come insegna la vicenda del Ponte che sullo Stretto di Messina appare e scompare come la Fata Morgana) perché la priorità da realizzare in Europa erano cambiate: occorre rafforzare l'infrastrutturazione dell'Europa verso il centro, l'est ed il nord dei nuovi paesi e dei nuovi spazi economici da aggregare.

In questi venti anni, il cuore produttivo dell'Europa risulta ormai definitivamente spostato verso il centro: il triangolo compreso tra Parigi, Berlino, Vienna (Fig. 3) costituisce una regione di 320.000 kmq (i 9/10 del Giappone) ha la più alta densità di infrastrutture industriali e la migliore qualificazione media della forza lavoro; copre aree con elevata produttività che si estendono dal nord della Francia, al Belgio, Olanda, Germania, Austria, repubblica CECA, è popolata da circa 92 milioni di abitanti in prevalenza di origine germanica.

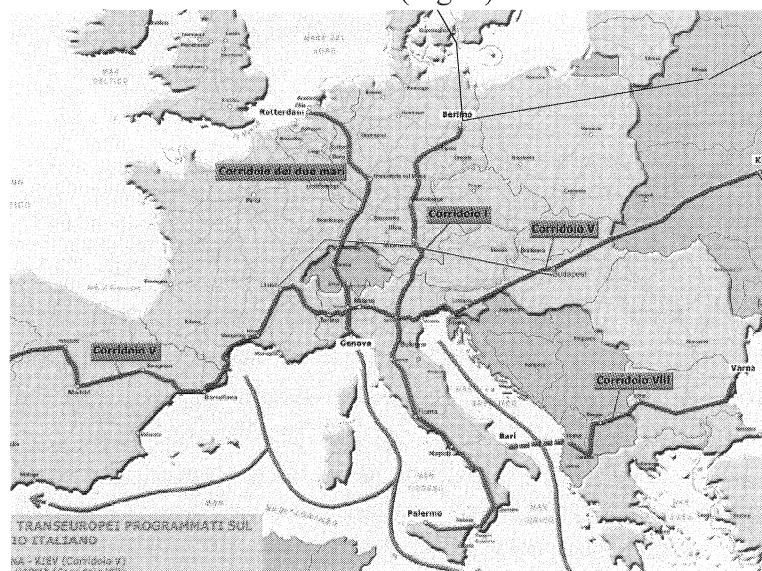


Aumentando la concentrazione e la qualità delle infrastrutture in questa area del centro dell'Europa si intensificheranno i flussi di merci e di servizi che dal triangolo centrale sarà diretto verso le altre regioni europee ed extracomunitarie e viceversa scorrendo in veri e propri corridoi.

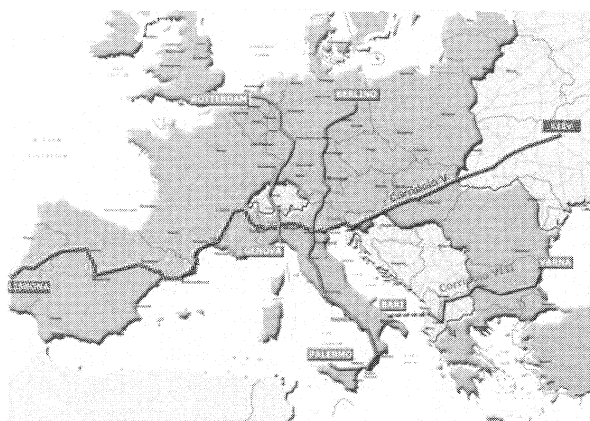
Il sistema di infrastrutture, proposto, che comprenderà energia, comunicazioni, servizi sarà distribuito in una fitta rete all'interno del triangolo mentre all'esterno si estenderà lungo i corridoi che tendono ad innervare al centro tutto lo spazio di un'Europa che si estende ad altri paesi dell'est e si proietta oltre i confini verso i paesi limitrofi.

Il triangolo centrale dell'Europa si ferma oggi al nord delle Alpi: la carenza di sufficienti valichi e trafori esclude dalla integrazione una vasta area di 120.000 Km². popolata da circa 25 milioni di abitanti costituita dalle Regioni del Nord Italia, a più alta concentrazione industriale dopo quella del triangolo citato.

Il libro bianco sui trasporti in Europa ha disegnato e proposto, così, una rete di grandi infrastrutture che spettava ai singoli Stati realizzare entro il 2010 (Fig. 4).



Confrontando il progetto di reti infrastrutturali di grande comunicazione del 1982 con quello proposto dal libro bianco del 2001 - la politica europea dei trasporti fino al 2010 - si coglie come l'asse centrale della rete non sia più la direttrice nord – Sud da Goteborg a Gela e Mazzara, ma quella ovest est da Lisbona a Kiev (Fig. 5).



5

Questo asse viario terrestre (autostradale e ferroviario) Kiev – Lisbona si interseca con il corridoio n. 1 Berlino Palermo (per quanto riguarda l'Italia) ed altri corridoi verso sud est e sud ovest.

L'Italia resta interessata prevalentemente al corridoio Berlino Palermo potendosi collegare al corridoio Kiev Lisbona attraverso i trafori alpini da potenziare prioritariamente per aggregare le regioni padane al triangolo Parigi-Berlino Vienna.

Per evitare, però, la dipendenza delle Regioni del Nord Italia solo dal sistema infrastrutturale austro-germanico e spostare verso sud il baricentro dell'Europa è stato progettato tra gli interventi

prioritari il collegamento ferroviario ad alta capacità tra Torino e Lione.

Doppiando nel cuore dell'Europa il percorso della linea a nord delle Alpi tra Budapest, Monaco, Strasburgo e Lione del corridoio V, con una linea a sud delle Alpi Budapest, Lubiana, Trieste, Milano, Torino Lione, la parte più ricca dell'Europa a sud delle Alpi veniva meglio integrata nelle rete del nucleo centrale e più sviluppato dell'Europa. Dalla Padania il corridoio sud della TAV Milano-Napoli attraverso il ponte sullo Stretto avrebbe completato l'itinerario Berlino Palermo.

La Torino Lione e il ponte sullo Stretto, pertanto, risultavano tra le grandi opere che il precedente Governo aveva cominciato ad avviare.

Ovviamente la realizzazione dell'alta velocità a sud delle Alpi creerebbe un percorso alternativo per le merci della Padania in concorrenza con quello a nord delle Alpi.

La realizzazione del ponte sullo Stretto e l'estensione dell'alta velocità fino a Palermo avrebbero segnato una svolta della politica europea dei trasporti terrestri e ferroviari verso il Mediterraneo ed il Nord Africa: linee di traghetto tra la Tunisia e Mazzara (tre quattro ore di navigazione) o linee di autostrade del mare dall'Egitto alla Sicilia (quaranta ore di navigazione) avrebbero consentito alle merci magrebine ed egiziane, nello stesso tempo oggi impiegato per collegarsi con i più lontani porti di Marsiglia, e Genova (per citare i più importati) di raggiungere con un trasporto combinato nave traghetto-ferrovia ad alta capacità città dell'Europa del Nord più distanti da quei porti circa 800/1.000 Km..

Le opere non verranno realizzate entro il 2010 né è possibile prevedere se e quando lo saranno.

Intanto la Comunità nei mesi scorsi, anche in vista dell'aggiornamento del piano all'ormai prossimo 2010, ha adottato una comunicazione (COM2006-726 del 4.12.2006) per avviare negoziati esplorativi con i paesi vicini per rafforzare la cooperazione nel settore dei trasporti transnazionali.

Sono stati designati dall'UE cinque assi principali (fig. 6 e 7):

1) Le “autostrade del mare”, che collegano il mar Baltico, il mare di Barents, l'Atlantico, il Mediterraneo, il Mar Nero ed il mar Caspio con una estensione che attraversa il canale di Suez in direzione del Mar Rosso.

2) L'Asse Nord che collega a nord la regione settentrionale dell'UE con la Norvegia e a est con la Biellorussia e la Russia (Fig. 7).

3) L'asse centrale che unisce il cuore dell'UE all'Ucraina e al mar Nero oltre che al mar Caspio attraverso una linea di navigazione interna.

4) L'asse sud est che collega l'UE ai Balcani e alla Turchia, con il Caucaso meridionale ed il medio Oriente, fino all'Egitto.

5) L'asse sud ovest che unisce l'UE sud occidentale a Svizzera e Marocco con il collegamento trans magrebino fra Marocco, Algeria e Tunisia con estensione all'Egitto.



Ciò che l'UE propone è un disegno strategico molto ambizioso più che un progetto di interventi infrastrutturali da realizzare in tempi medi e secondo un ordine di priorità da definire.

Va però sottolineato che questo disegno strategico:

- a) promuove i collegamenti delle Regioni del nord dell'Europa con la Norvegia, la Biellorussia e la Russia;
- b) ipotizza e privilegia un collegamento delle regioni del Nord e del centro dell'Europa con il Magreb e l'Egitto attraverso la

penisola iberica e attraverso i Balcani e non prende in considerazione anche un collegamento attraverso il canale di Sicilia;

c) ripropone la priorità di un collegamento con il Medio oriente ed il Caucaso che passa non più attraverso il Mediterraneo ma privilegia un percorso terrestre attraverso i Balcani e la Turchia;

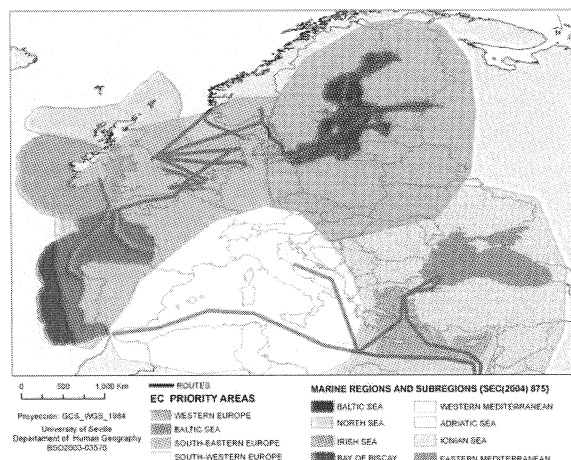
d) snatura il progetto di “autostrade del mare” intese nella originaria visione come tratte marittime che collegano due terminali di una rete integrata di trasporti ferroviari e stradali trans-europei.

Definire “autostrade del mare” la navigazione marittima tra il Mar Rosso, il Mar Caspio ed il Mare di Barnts, attraverso il Mediterraneo, l’Atlantico, il mare del Nord, il mar Baltico, non può avere altro significato che quello di ribadire il diverso e più generale concetto giuridico di navigazione a corto raggio (“*short sea shipping*”). Ogni collegamento marittimo tra porti delle coste bagnate da quei mari, infatti, costituirebbe una autostrada del mare indipendentemente dal tipo di nave e dal tipo di trasporto marittimo realizzato.

Pare di potere rilevare che questo disegno trascuri di considerare proprio le comunicazioni nel Mediterraneo.

Il Mediterraneo resta, infatti, un mare di transito tra il Caspio il Mar Rosso ed il mare del Nord.

Se si guarda ai collegamenti marittimi nei mari del Nord risulta evidente un fitto intreccio di linee che costituiscono una rete (Fig. 8). Nel Mediterraneo i collegamenti prevalenti sono quelli in direzione sud ovest da Suez verso Gibilterra, di navi petrolifere e portacontenitori; più limitati sono i traffici marittimi di linea con navi RO-RO in direzione nord-sud ovest e sud est dai porti principali di Marsiglia, Genova, Napoli, Trieste.



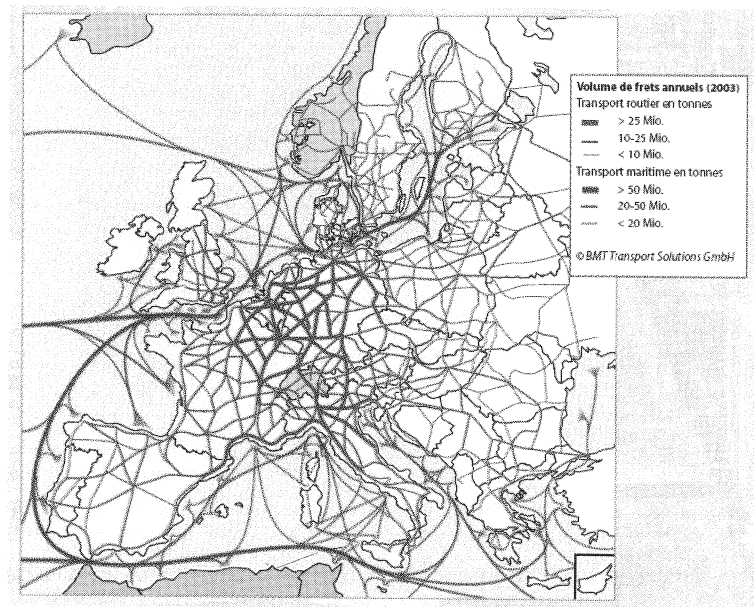
8

I collegamenti marittimi ed aerei dell'Italia con i paesi del Mediterraneo passano dai porti delle Regioni del Nord e dagli *hubs* aeroportuali di Milano Malpensa e Roma Fiumicino escludendo tutto il Sud.

In ogni caso, le linee di indirizzo proposte dalla Commissione sono ancora delle proposte per avviare un dialogo di collaborazione.

Resta alle regioni del Sud dell'Europa ed alle Regioni transfrontaliere del Mediterraneo portare avanti le proprie istanze.

Se infatti le Regioni deboli del Mediterraneo continueranno a scambiare, con il resto del mondo e tra loro, attraverso la mediazione delle Regioni ricche del Nord (Fig. 9) non potrà essere rimossa una delle cause del sottosviluppo.



9

Per avanzare proposte articolate sono necessari studi accurati d approfonditi.

Pare possibile però evidenziare alcuni dati.

I grandi programmi infrastrutturali proposti nel libro bianco sui trasporti 2000-2010 e gli sviluppi verso i paesi transfrontalieri delle grandi reti transeuropee dei trasporti previsti nella comunicazione della Commissione del gennaio 2007, non interferiscono con l'accordo del 1982 sulle grandi strade a traffico internazionale, ma lo presuppongono e lo ampliano.

1) Del programma delle grandi strade a traffico internazionale varato con la legge n. 922/82 risulta attuato l'intero percorso autostradale da Gotenberg fino a Mazzara del

Vallo e Gela; mancano ancora i collegamenti autostradali Livorno Civitavecchia e Catania – Siracusa Gela. I tratti autostradali non ancora realizzati, comunque, non intralciano il collegamento nord sud che può ritenersi sostanzialmente realizzato.

2) Il programma dell'alta capacità ferroviaria è già stato avviato in Sicilia con la realizzazione del primo tratto della Messina Palermo, circa 100 Km dell'intero percorso di 250 km.

3) E' stata appaltata la progettazione del ponte sullo Stretto di Messina è entrato in esercizio il tratto Roma Napoli della rete ferrata ad alta capacità che prosegue fino a Milano; manca ancora il collegamento con Reggio Calabria. Al Nord i lavori per la costruzione del tratto Torino Lione sono stati appaltati.

Stabilire le priorità degli interventi spetta ai Governi dei singoli Paesi che possono rinviare interventi decisi come per il ponte sullo Stretto e la Tav Torino Lione.

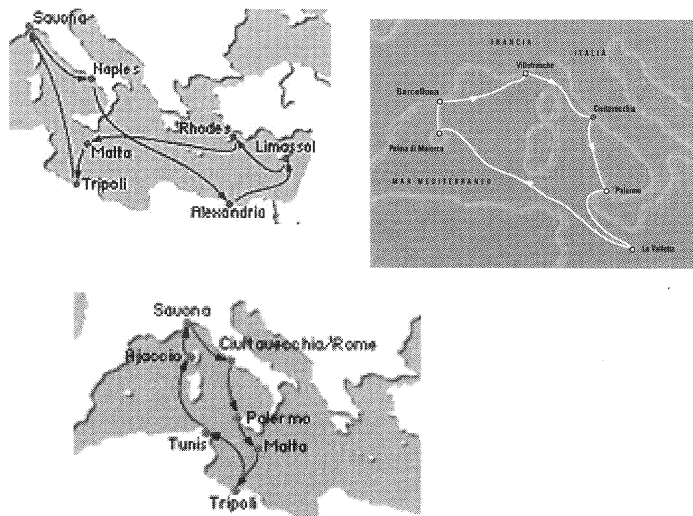
4) Il trasporto marittimo di containers registra continui incrementi e cresce la rete dei porti di *transhipping* nel Mediterraneo e nell'Italia Meridionale. Per i containers sono attivi i porti di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari.

5) I porti di Trapani, Palermo, Termini Imerese, Messina, Catania, Brindisi , Bari , Napoli e Salerno sono porti meridionali di partenza ed arrivo di "autostrade del mare".

6) I porti dello Ionio: Bari, Taranto, Brindisi, Messina, Catania, Augusta e quelli del basso Tirreno Napoli, Salerno Gioia Tauro, Messina-Milazzo; Palermo Trapani sono sedi di Autorità portuale e possono costituire i sistemi di interfaccia dei collegamenti con i paesi transfrontalieri del Mediterraneo orientale ed occidentale.

7) Il traffico crocieristico è in espansione e attraverso i porti della Sicilia chiude la rete dei viaggi nel

Mediterraneo occidentale. Le crociere nel Mediterraneo orientale passano dai porti della Puglia. Nuovi percorsi crocieristici attraverso lo Stretto di Messina collegano le sponde del Mediterraneo occidentale ed orientale (fig. 10).



10

8) La liberalizzazione dei traffici aerei ha incrementato il volume dei transiti in tutti gli aeroporti del sud e delle isole, in particolare per il numero dei voli turistici.

Il turismo, dunque, disegna una rete di collegamenti nella quale porti ed aeroporti del Sud e del Mediterraneo si collocano in posizione di centralità. Il traffico turistico nei porti e negli aeroporti potrebbe ulteriormente crescere se si migliorasse l'efficienza dei collegamenti con le città e le località turistiche.

I porti del sud collegati da “autostrade del mare” con i porti del nord potrebbero diventare centrali nei traffici con i paesi della sponda sud del Mediterraneo se venisse convenientemente incentivato il collegamento delle “autostrade

del mare” con i principali porti del Medio oriente e del Nord Africa.

I porti di *transshipment* di Gioia Tauro e di Taranto potrebbero diventare competitivi terminali di trasporto containerizzato se venissero collegati con le TEN (reti di trasporto europee).

Lo sviluppo del Sud dell’Europa e del Mediterraneo è possibile se si realizzano e completano gli interventi progettati ed avviati venticinque anni fa.

Pare allora possibile ipotizzare che certe indecisioni e ritardi nel portare avanti progetti infrastrutturali programmati a livello comunitario dipendano da possibili condizionamenti che provengono da gruppi economici oggi egemoni nei collegamenti dell’Europa con i Paesi dell’Est, con la sponda sud del Mediterraneo, con il resto del mondo.

È con gli interessi di questi che occorre realisticamente confrontarsi: il diritto vivente insegna che l’attuazione di un intervento programmato non dipende dalla forza e dal valore dell’atto normativo che lo prevede (e/o l’approva) ma dalla validità tecnico-economica dell’investimento programmato e dalla capacità e volontà del soggetto competente a realizzarlo.

GUIDO CAMARDA
(*c.s.*)

Grazie, prof. Vermiglio.

Abbiamo adesso un intervento della prof.ssa Francesca Pellegrino, anche Lei collega della medesima disciplina.

